BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 marca 1934 r. | NR. 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

WALKA O TRANZYT.

W numerze ostatnim naszego Biuletynu poruszyliśmy sprawę współzawodnictwa pomiędzy Gdynią a innemi portami, zwłaszcza zaś Hamburgiem i Bremą, o tranzyt do Czechosłowacji. Współzawodnictwo to jednak jest tylko epizodem w toczących się walkach konkurencyjnych niemal ogólnych o zdobycie jaknajszerszych obszarów zaplecza pomiędzy szeregiem portów europejskich, przyczem, i to jest zjawiskiem charakterystycznem, wszystkie porty usiłują ściągnąć do siebie największą ilość towarów, względnie chociażby utrzymać stan posiadania, pochodzących, względnie przeznaczonych do krajów Europy Środkowej.

Ostatnio naprz. wybuchła ostra walka konkurencyjna pomiędzy Triestem a Hamburgiem i Bremą o rynek austrjacki — na tle udzielania refakcji dla towarów kolonjalnych sprowadzanych do Austrji przez port triesteński. W odpowiedzi na to zarządzenie ze strony włoskiej w Hamburgu i Bremie utworzony został Hanseatycki związek obronny (Hanseatischer Abwehrverband), celem którego jest stworzenie dla towarów kolonjalnych, sprowadzanych do Austrji, takich samych warunków, jak w porcie Triestu.

Nie chodzi już tu w danym wypadku o nowe zdobycze, lecz, jak podkreślają głosy niemieckie, o zachowanie stanu posiadania na tym rynku, który od zawsze utrzymywał stosunki z temi staremi portami niemieckiemi. Tak czy inaczej stwierdzić należy, że istniejący od kilku lat układ pomiędzy portami niemieckiemi a Triestem, rozgraniczający geograficznie podział sfer wpływów tych portów, a idący na południe i północ od linji Norymbergja—Augsburg, został zerwany. Jakie walka ta przybierze rozmiary, powiedzieć narazie trudno, gdyż wchodzą tu w rachubę nie tylko czynniki natury gospodarczej, lecz również i czynniki polityczne. Faktem jest również, że poza środkami o charakterze wybitnie bojowym i konkurencyjnym, jakie przedsięwzięły oba wspomniane porty niemieckie, z dniem 15. bm. wchodzą w nich w życie nowe taryfy opłat portowych. Pozostawiając omówienie tych nowych taryf do następnego numeru, już teraz stwierdzić możemy, że powstają w związku z tem nowe okoliczności, które wymagać będą uważnego przestudjowania zwłaszcza w związku z usiłowaniami ze strony Polski zdobycia możliwie najszerszego udziału w tranzycie do Czechosłowacji.

Ciekawem jest przy tej sposobności zanotować rozumowania wydawanego w Hamburgu pisma Deutsche Verkehrs-Nachrichten, które w numerze z dn. 20 lutego poświęca artykuł wstępny polemice z prasą polską na temat walki taryfowej pomiędzy kolejami polskiemi, a niemieckiemi dla tranzytu do Czechosłowacji. Pismo to twierdzi mianowicie, iż mniemanie, że koleje niemieckie ze względów konkurencyjnych obniżyły frachty poniżej własnych kosztów, jest na niczem nieoparte i że koleje niemieckie zmuszone są jedynie do walki obronnej przeciw „agresywności" ze strony polskiej. Według danych posiadanych przez pismo, taryfy niemieckie nietylko nie są niższe od polskich, lecz nawet utrzymywane są na poziomie wyższym konkurencyjność zaś zostaje utrzymana dzięki bliższej odległości uprzemysłowionych centralnych i zachodnich prowincyj Czechosłowacji od portów niemieckich. Na zakoń-

czenie swoich wywodów pismo wyraża przewidywania, że walka konkurencyjna pomiędzy kolejami polskiemi a niemieckiemi, w której wmieszane są również interesy czynników, dążących do pozyskania tranzytu czechosłowackiego ku południowym portom, spowoduje dla kolei polskich jeszcze większe straty, niż te, jakie obecnie zmuszone są ponosić.

W tym stanie rzeczy stwierdzić nam wypadnie, że w tej ogólnej walce o tranzyt do państw, nie posiadających własnego dostępu do morza, spotykamy się ze zjawiskiem o charakterze zbliżonym do tej walki, jaką toczą pomiędzy sobą różne państwa o zdobycie rynków dla swej produkcji, jak naprz. Polska i Anglja o rynki skandynawskie dla swego węgla, w wyniku której straty ponoszą strony pomiędzy sobą konkurujące, a wszelkie zyski państwa, o których rynki toczy się walka. W walce tej wchodzą w grę nietylko dążenia do obniżenia ceny produktów, lecz również i konkurencja frachtów morskich i lądowych, zjawisko, pogłębiające kryzys w przemyśle transportowym i odbijające się fatalnie na szeregu innych dziedzin gospodarczych państw, pomiędzy sobą konkurujących.

Wydaje się więc, że utrzymywać sytuację taką na dłuższą metę jest jawną anomalją ekonomiczną i że w tych warunkach dążyć należy do osiągnięcia nareszcie pełnych rozwagi porozumień międzynarodowych.

L. G.

REWIZJA UMOWY ZBIOROWEJ W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 21 lutego br. wydał przewodniczący Komisji Rozjemczej a zarazem i superarbiter p. inż. Jerzy Drecki orzeczenie superarbitralne, rozstrzygające nieuzgodnione punkty umowy zbiorowej, o których wspomnieliśmy w naszym poprzednim artykule.

W pierwszym rzędzie rozstrzygnął superarbiter wniosek co do wyłączenia statków żeglugi nieregularnej z pod działania umowy zbiorowej.

Powyższy wniosek Związku Armatorów Polskich został odrzucony, przyczem postanowiono, że umowa zbiorowa obowiązywać będzie nadal zarówno na statkach linij regularnych, jak i na statkach żeglugi nieregularnej.

Powody, które kierowały Zw. Amatorów dla postawienia powyższego wniosku, miały charakter bardzo poważny, opierający się w pierwszym rzędzie na głębokich zmianach strukturalnych, towarzyszących powojennemu rozwojowi żeglugi morskiej. Biorąc za podstawę swych rozważań raport specjalnego komitetu trampowego, wyłonionego przez angielską izbę żeglugową, Związek Armatorów Polskich wykazał, iż żegluga nieregularna, przechodzi w obecnej dobie zasadnicze przeobrażenia i koncentruje się przedewszystkiem w rękach tych bander, które dzięki swym niskim kosztom eksploatacyjnym, mogą skutecznie konkurować z innemi banderami na międzynarodowym rynku frachtowym. Ponieważ koszty eksploatacyjne innych bander przeważnie już są obniżone w sposób ukryty przez dewaluację narodowego pieniądza, jak to ma miejsce w Ameryce, Anglji, krajach skandynawskich i w większości krajów nadbałtyckich, muszą państwa pozostałe przy walucie złotej obniżać wszystkie elementy swych kosztów eksploatacyjnych drogą zniżki cen, co naturalnie daje się osiągnąć jedynie z wielkiemi trudnościami i w sposób bardziej powolny, niż szybko postępująca dewaluacja pieniądza.

Nadmienić wypada, że niektóre państwa nie poprzestają jedynie na ukrytej obniżce kosztów eksploatacyjnych w formie dewaluacji pieniądza, lecz jak to np. miało miejsce w ubiegłym roku w Szwecji i Finlandji, mimo spadku waluty jeszcze obniżają znacznie płace załogi.

Na skutek powyższych zjawisk koncentruje się obecnie żegluga nieregularna głównie pod banderą japońską, o ile chodzi o żeglugę oceaniczną, pod banderą jugosłowiańską, grecką i egipską, o ile chodzi o żeglugę śródziemnomorską i pod banderami państw skandynawskich, o ile chodzi o żeglugę na Bałtyku i Morzu Północnem. M. in. tonaż trampów fińskich podniósł się o 28% w czasie od 1 stycznia 1932 do 1 października 1933 r.

Na tle tej ogólnej sytuacji światowej polska żegluga nieregularna, uprawiana przez 2 przedsiębiorstwa, a mianowicie: przez Żeglugę Polską S. A. i Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe „Polskarob", znajduje się w położeniu bardzo ciężkiem.

Mając na uwadze powyższą sytuację domagał się Związek Armatorów Polskich, aby, przez wyłączenie trampów z pod działania umowy zbiorowej, usztywniającej, wobec obowiązującego 6-miesięcznego terminu wymó-

wienia, kalkulację, umożliwić sobie przystosowanie się do wahań rynku frachtowego, w krótszych odstępach czasu. Związek Armatorów wskazał przytem, że dwa poważne rodzaje żeglugi, a mianowicie: żegluga holownicza i żegluga przybrzeżna nie posiadają umów zbiorowych, co jednakże nie wpływa na pogorszenie się ogólnych warunków pracy w obu tych działach, a raczej przeciwnie sprzyja wytworzeniu się w nich warunków spokojnej i ustabilizowanej współpracy pomiędzy pracodawcą a pracobiorcą. Również i duży odłam pracowników w polskiej marynarce handlowej, a mianowicie: oficerowie nie posiadają umów zbiorowych, która to okoliczność również nie jest uznaną za pogarszającą ich warunki pracy, lecz raczej za bardziej dostosowaną do charakteru tej pracy, uzależnionej na każdym prawie statku od innych warunków eksploatacyjnych.

Wreszcie istnieje cały szereg krajów wzgl. bander, nieposiadających umów zbiorowych, a w konsekwencji tego regulujących stosunek pracy jedynie w drodze umowy indywidualnej.

Jeżeli mimo tak ważkich argumentów superarbiter odrzucił odnośny wniosek Związku Armatorów, to niewątpliwie uczynił to w zrozumienie dużej doniosłości, oraz wielkiej wagi, jaką przykładają pracobiorcy, oraz reprezentujące ich związki do instytucj umów zbiorowych, a to tembardziej, że Polska należy do rzędu tych państw, w których system umów zbiorowych przyjął się prawie powszechnie. Orzeczenie superarbitralne niewątpliwie pozbawia żeglugę trampową tej elastyczności w kalkulacji kosztów eksploatacyjnych, do której dążyła. O ile przez to pogorszą się warunki konkurencyjne i eksploatacyjne polskiej żeglugi nieregularnej w przyszłości, będziemy mogli ocenić dopiero po pewnym upływie czasu. Nie ulega jednak wątpliwości, że pierwszy punkt orzeczenia superarbitralnego jest dużem zwycięstwem związków zawodowych wzgl. zwycięstwem idei trwałego normalizowania dziedziny pracy na polskich morskich statkach handlowych.

W drugim punkcie swego rozstrzygnięcia obniżył superarbiter obowiązujące dotychczas miesięczne stawki płac o przeciętnie 11%. Zarazem wbrew wnioskowi Zw. Armatorów Polskich pozostawił wymienione w taryfie płac przy poszczególnych kategorjach pracowników dodatki na linji angielsk. (eksploatowanej przez Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe) i na linji transatlantyckiej (eksploatowanej przez Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe, S. A.)

Związek Armatorów żądał obniżki 30%, wykazując w swojej argumentacji, że płace w polskiej marynarce handlowej właściwie niewiele różnią się obecnie od płac w r. 1929. Wprawdzie w międzyczasie miały miejsce 2-krotne obniżki płac, obie jednak zmniejszyły zarobki członków załóg mniejwięcej jedynie o 5%, gdyż obie obniżki (w r. 1931 — 3% i w r. 1932 — 10%) w znacznym stopniu skompensowane zostały ustępstwami ze strony armatorów w dziedzinie świadczeń socjalnych.

Żądanie 30%-wej obniżki zostało wysunięte przez armatorów przedewszystkiem z uwagi na zagadnienie konkurencyjności polskiej floty handlowej z jej najbliższymi sąsiadami, względnie z banderami tych państw, które najczęściej zawijają do Gdańska i Gdyni. Z zestawienia porównawczego wynikało, że płace obcych załóg okrętowych były aż do dnia 1 marca br., a więc do czasu, od którego obowiązuje na wstępie wspomniana 11%-wa obniżka płac — niższe od płac polskich średnio o: 8,7% w Niemczech, 26,6% w Norwegji, 27,1% w Szwecji, 29,5% w W. M. Gdańsku, 45,8% w Estonji, 47% w Łotwie, a nawet 52,1% w Finlandji. W związku z tem wysunął Zw. Armatorów tezę, że płace w państwach, będących najpoważniejszymi konkurentami dla polskiej floty handlowej, były średnio niższe o 33,9% od płac polskich.

Pozatem na podstawie danych statystycznych, ogłoszonych przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie, Związek Armatorów wykazał, że realna wartość płacy, otrzymywanej w r. 1933, w porównaniu z rokiem 1929, wzrosła prawie o 14%, a po uwzględnieniu 5% obniżki faktycznej, o której wspomnieliśmy wyżej, płace w r. 1933 były pod względem wartości realnej jeszcze o 9% wyższe od zarobków w r. 1929.

Związki Zawodowe przeciwstawiły tej argumentacji przedewszystkiem specyficzne warunki pracy na morzu, dorywczość tej pracy z uwagi na przepełnienie rynku pracy, mniejszą wartość realną płac w Polsce w porównaniu do takiej samej wartości w innych krajach, jak również i specjalną drożyznę zarówno artykułów żywności, jak i czynszów najmu, panującą w Gdyni.

Te niewątpliwie względy wpłynęły na orzeczenie superarbitralne, które, jak wyżej wspomnieliśmy, zmniejszyło płace jedynie przeciętnie o 11%. Uznać jednak należy, że obniżka ta przynosi pewną ulgę tak dla żeglugi regularnej, jak i nieregularnej.

Odnośnie do 3-go wniosku Armatorów, a m.: obniżenia stawek za nadgodziny o 30%, przychylił się superarbiter również częściowo jedynie do żądania pracodawców, zmniejszając stawki jak następuje: z 1,40 zł na godzinę na 1,25 zł dla I. kategorji, obejmującej bosmanów, cieśli, st. marynarzy, węglarzy, smarowników, palaczy i kucharzy, z 0,90 zł na 0,80 zł dla II kategorji, obejmującej mł.

marynarzy, asyst. maszynowych i stewardów — oraz z 0,70 zł na 0,60 zł dla 3-ej kategorji, obejmującej chłopców okrętowych.

W obniżce stawek za nadgodziny uwzględnił niewątpliwie superarbiter fakt, że w polskiej flocie handlowej istnieje o wiele większa możliwość korzystania z tego dodatkowego wynagrodzenia, niż pod obcemi banderami. O ile bowiem w obcych ustawach wzgl. umowach zbiorowych określone są w sposób nieraz bardzo kazuistyczny rozmaite czynności, nie podpadające pod wynagrodzenie za nadgodziny — o tyle w naszej umowie zbiorowej wyjątków tych niema, istnieje natomiast postanowienie, że wszelka praca poza normalnym czasem pracy będzie wynagradzana przez płacenie t. zw. nadgodzin.

Czwartą kwestją, rozstrzygniętą orzeczeniem superarbitralnem, są t. zw. wolne półdnie za niedziele, spędzane w morzu przez marynarza. Związek Armatorów Polskich domagał się zupełnego zniesienia tych półdniowych urlopów. Ze względu na niemożliwość faktycznego udzielania tych półdni, z uwagi na specjalne warunki eksploatacyjne, zarówno statków żeglugi regularnej, jak i trampów firmy „Polskarob". Skutkiem krótkiego postoju tych statków zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku, konieczności częstego przeholowywania w obrębie tych 2 portów dla zawzględnie wyładunku, nie mogą kapitanowie statków udzielać, nawet części załogi, półdniowych urlopów, wobec czego zmuszeni są rekompensować te urlopy marynarzom za pomocą wpisywania im odpowiednich ilości nadgodzin. Taki stan rzeczy mija się z celem, dla którego została stworzoną instytucja owych półdni, tj. z faktycznym wypoczynkiem, a z drugiej strony, odbija się dotkliwie na kosztach eksploatacyjnych statku, zwiększających się o sumę nadgodzin. Związek Armatorów podkreślał również, że instytucja ta jest obcą innym banderom, z wyjątkiem bandery niemieckiej, gdzie zresztą wolny czas wzamian za niedziele spędzone w morzu, jest ograniczony jedynie do 1 dnia wzgl. 2 półdni i uzależniony od warunków eksploatacyjnych w porcie ojczystym.

Orzeczenie superarbitralne nie poszło po linji Związku Armatorów. Instytucja wolnych półdni za niedziele spędzane w morzu została utrzymaną, z tą jedynie zmianą, że ilość tych wolnych półdni wmiesiącu została ograniczoną do 3 bez względu, czy chodzi o statek żeglugi regularnej lub nieregularnej, w której dotychczas maksimum było określone cyfrą 4 wolnych półdni.

Ostatni wreszcie wniosek Związku Armatorów dot. zmniejszenia o połowę obowiązujących terminów urlopowych, tj. z 8 na 4 dni po jednym roku pracy i z 15 na 8 dni po 3 latach pracy, odrzucił superarbiter całkowicie, mimo, że armatorzy w szczegółowych zestawieniach porównawczych wykazali, iż czasokresy urlopowe, istniejące w polskiej flocie handlowej, należą do najdłuższych w porównaniu z innemi banderami. Wystarczy nadmienić, że np. w Holandji i Niemczech istnieją jedynie urlopy 4-dniowe, a w innych krajach nie przekraczają one 7 dni po jednym roku pracy. Czasokresy urlopowe wzorowano u nas ściśle na przepisach ustawy o urlopach pracowników lądowych, jakkolwiek ustawa ta, tak samo jak i inne ustawy z dziedziny socjalnej, nie odnoszą się do pracy na morzu. Płatne urlopy stanowią niewątpliwie również duży element kalkulacyjny i dlatego zmniejszenie ich było również żądaniem poniesienia ofiary z uwagi na ostrość kryzysu w światowej żegludze morskiej. Jeżeli się zważy, że w niektórych krajach jak n. p. w Norwegji nastąpiło zmniejszenie czasokresów urlopowych w imię wyżej wspomnianej ofiary, oraz jeżeli się weźmie pod uwagę, że najnowsze ustawy, jak n. p. ustawa o robotniku portowym w Gdyni, wprowadziła czasokresy urlopowe, odbiegające od norm ustawy o urlopach, albowiem stanowi jedynie o 3-dniowym urlopie po 1 roku pracy i o 6-dniowym urlopie po 3 latach, nie można uznać, by żądanie Związku Armatorów nosiło charakter antysocjalny.

Celem powyższych wywodów było zobrazowanie stanowisk armatorów i marynarzy polskich.

Druga nasza wytyczna polegała na omówieniu warunków, jakie wytworzone zostały na skutek orzeczenia superarbitralnego dla dalszej eksploatacji naszych morskich statków handlowych. Biorąc ten moment pod uwagę musimy stwierdzić, że orzeczenie superarbitralne i zakończona tym aktem tegoroczna rewizja umowy zbiorowej, w małej jedynie mierze poprawia sytuację polskiej floty handlowej. Niemniej jednak, jak to już podkreśliliśmy w poprzednim artykule, widzimy realną korzyść tegorocznej rewizji umowy zbiorowej we wzajemnem poznaniu przez obie zainteresowane strony faktycznych warunków eksploatacji naszej floty handlowej, jej ogromnych trudności na tle światowego rynku frachtowego i jej realnych możliwości rozwojowych. To zrozumienie i wynikające logicznie z niego zbliżenie wzajemnych stanowisk pozwoli — miejmy nadzieję — na rozwiązanie niejednej jeszcze trudności, przed którą będzie musiała stanąć nasza młoda marynarka handlowa w swej ciężkiej walce o byt i o przyszłość.

T. B.



Z PRAC IZBY

PRACE PRZYGOTOWAWCZE W ZWIĄZKU Z PRZYBYCIEM DO GDYNI P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU.

W związku z zapowiedzianem na dzień 8. bm. przybyciem do Gdyni Pana Ministra Przemysłu i Handlu, szereg instytucyj, ściśle związanych z działalnością portową, przedsięwzięło prace, mające na celu przedstawienie Panu Ministrowi obecnej sytuacji w Gdyni i projektów szeregu zarządzeń, niezbędnych dla zabezpieczenia portowi dalszego rozwoju.

Izba nasza przyjęła na siebie zadanie skoordynowania wszystkich referatów, mających być złożonemi Panu Ministrowi, oraz przedłożenie specjalnego referatu, poświęconego przedstawieniu sytuacji ogólnej i dezyderatów ogólnych. W toku wykonania tych prac przygotowawczych odbyło się w Izbie kilka konferencyj z przedstawicielami poszczególnych instytucyj oraz w dniu 1. bm. konferencja ogólna pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Inż. Korzona.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 22 lutego odbyło się pod przewodnictwem p. Dyrektora Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby, na którem rozpatrywano szereg ważnych zagadnień, zmierzających do usprawnienia funkcjonowania naszego portu.

M. in. dłuższą dyskusję wywołała sprawa bezpośredniego przeładunku towarów ze statków na wagony. Na tle obecnie istniejących warunków powstawało szereg nieporozumień, wymagających wyjaśnienia i wprowadzenia pewnych modyfikacyj. W toku dyskusji stwierdzono zgodność dążenia tak maklerów, jak i ekspedytorów do usprawnienia przeładunku i obniżenia kosztów, z nim związanych. Wyjaśniło się również, iż Urząd Morski wprowadza w najbliższym czasie zmiany w organizacji manipulacyj magazynowych, a to w kierunku zarezerwowania magazynów w pierwszej linji wyłącznie dla manipulacyj ekspedycyjnych, co znacznie usprawni i skróci czas manipulacji towarami przywożonemi do portu.

Rozważano również sprawę obecnego stanu aprowizacji statków, skonstatowano przy tem, iż w sprawie tej należy poczynić zarządzenia, zmierzające ku zwalczaniu nadużyć ze strony niektórych niesumiennych dostawców, ofiarą których stają się nieraz statki, zwłaszcza cudzoziemskie, zawijające do portu.

Komisja z zadowoleniem przyjęła do wiadomości zamierzenie Instytutu Bałtyckiego utworzenia w Gdyni, na wzór wielu portów zagranicznych, archiwum morskiego oraz rejestracji dzieł z dziedziny morskiej, znajdujących się w posiadaniu rozmaitych instytucyj w Gdyni.

POBYT W GDYNI DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Dnia 2 marca br. przyjechał do Gdyni i Gdańska w sprawach służbowych dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonard Możdżeński. Pobyt dyrektora Możdżeńskiego na wybrzeżu trwał 2 dni.

ZAŁADUNEK PIERWSZEGO TRANSPORTU WĘGLA DO WŁOCH, W ZWIĄZKU Z ZAMÓWIENIEM STATKÓW DLA P. T. T. O.

W ubiegłym tygodniu przybyły do portu gdyńskiego 3 statki włoskie, celem zabrania pierwszego transportu węgla polskiego dla kolei włoskich. Załadunek ten stoi, jak wiadomo w związku, z zamówieniem dla Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego 2-ch statków transoceanicznych na Stoczni w Montfalcone. Klarowanie statków powyższych strona włoska zleciła niemieckiej firmie maklerskiej Behnke und Sieg.

KONFERENCJA W SPRAWIE USPRAWNIENIA RUCHU TOWARÓW POCHODZENIA ZWIERZĘCEGO.

Ostatnio odbyła się w Urzędzie Morskim konferencja w sprawie usprawnienia importu i eksportu produktów pochodzenia zwierzęcego przez port gdyński, a zwłaszcza towarów tranzytowych. W konferencji tej wzięli udział: Główny Inspektor Weterynaryjny M-stwa Rolnictwa pułk. dr. Marczewski, wojew. inspektor weter. dr. Jakubowski, powiatowy lekarz weterynarji dr. Marczyński, inspektor Związku Bekonowego dr. Koeppe oraz przedstawiciele Urzędu Morskiego, Urzędu Celnego i zainteresowanych sfer gospodarczych.

Należy się spodziewać, że niedomagania, zwłaszcza przy ruchu towarów tranzytowych pochodzenia zwierzęcego będą w niedługim czasie usunięte.

STACJA BUNKROWA POLMINU W GDYNI

Notatka nasza w poprzednim numerze p. t. Gdynia, jako stacja bunkrowa, wymaga o tyle dopełnienia, że w porcie gdyńskim istnieje już stacja bunkrowa Polminu, rozporządzająca zbiornikiem dla materjałów pędnych o pojemności ca 120.000 litrów. Stacja ta w najbliższym czasie ma być rozszerzona, przyczem nowe zbiorniki mają mieć pojemność do 500.000 litrów. Od chwili swego uruchomienia stacja bunkrowa Polminu zaopatrzyła już w materjały pędne i smary 30 statków zagranicznych.

OTWARCIE NOWEGO BANKU W GDYNI.

W dn. 28. II. dokonano uroczystego otwarcia nowej instytucji bankowej w Gdyni pod firmą „Dom Bankowy Józef Kugel i S-ka". Jest to Spółka Komandytowa, w której partycypuje British and Polish Trade Bank w Gdańsku. Nowa instytucja ma na celu w pierwszym rzędzie finansowanie handlu zamorskiego Polski tak importowego jak i eksportowego.

W uroczystości otwarcia wzięli udział Prezes Banku Gospodarstwa gen. Roman Górecki, wiceprezes p. Stefan Starzyński i inne osobistości ze sfer urzędowych i gospodarczych Gdyni i Gdańska.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w ciągu stycznia 653.624,4 ton (w Gdyni 525.729 ton), w tem przypadło na przywóz 51.750,9 ton (w Gdyni 70.505 ton) i na wywóz 601.873,5 ton (w Gdyni 455.168 ton).

W porównaniu do grudnia r. z. obrót ogólny wzrósł o 74.120 ton (w Gdyni obniżył się o 9.607 ton), zaś w porównaniu do stycznia 1933 roku — o 243.680 ton (w Gdyni wzrósł o 111.736 ton).

Przywóz towarów w styczniu w porównaniu do grudnia z. r. wzrósł o 5.780 ton, zaś do stycznia z. r. o 26.941 ton (w Gdyni w porównaniu do grudnia z. r. mniej 883 ton), zaś wywóz w porównaniu do grudnia z. r. wzrósł o 68.339 ton, a do stycznia 1933 roku nawet o 216.739 ton (w Gdyni w porównaniu do grudnia 1933 r. minus 8.724 t.)

Na zwiększenie przywozu wpłynął przedewszystkiem p r z y w ó z śledzi solonych + 3.880 ton (styczeń 1934 r. — 6.718 ton, grudzień 1933 r. — 2.838 ton), dalej fosforytów, kakao, melasy i innych w drobnych ilościach. Co się tyczy wywozu, to główną pozycją zwiększenia w porównaniu do grudnia jest węgiel — 453.375 ton (w grudniu 405.862 ton), pozatem pszenica 1.641 ton (grudzień — 0), mąka 6.779 ton (w grudniu 2.177 ton), drzewo i wyroby z drzewa 72.313 ton (w grudniu 58.452 ton); szereg innych towarów, wynoszących mniejsze pozycje wykazał różnice nieznaczne, niektóre z nich, jak naprz. bekony (wywieziono 111 ton), uległy dalszej zniżce. Cukier, którego w grudniu wywieziono jeszcze 464 ton, wogóle w tabeli wywozu nie figuruje.

ROKOWANIA POLSKO-NIEMIECKIE A GDAŃSK.

Zrozumiałą jest rzeczą, że toczące się od dłuższego czasu rokowania polsko-niemieckie w sprawie zakończenia wojny celnej, wzbudzają w gdańskich sferach rządzących i gospodarczych wielkie zainteresowanie.

Z wynurzeń prasowych widać, że po zakończeniu wojny celnej spodziewają się sfery gdańskie dla siebie zmiany sytuacji na lepsze, aczkolwiek co do podstaw zmiany opinja nie jest jeszcze całkiem jednolita. Początkowe przypuszczenia naprzykład, iż powstanie nowej sytuacji w stosunkach polsko-niemieckich, może wpłynąć na zmniejszenie ruchu towarowego w porcie gdańskim. w związku z domniemanem skierowaniem pewnej części obrotów handlu zamorskiego Polski przez porty niemieckie, dało podstawę do wyrażenia opinji, iż to „nieuniknione" zjawisko skomponsowane zostanie przez zyski z pośrednictwa Gdańska we wzmożeniu obrotów towarów pomiędzy Polską a Niemcami. Ostatnio jednak wyrażany jest pogląd, że spadek siły nabywczej w Polsce nie daje podstaw do zbyt pomyślnych horoskopów i że raczej bezpośrednie korzyści dla życia gospodarczego Gdańska płynąć będą ze wzmożenia obrotów handlowych pomiędzy Gdańskiem a Rzeszą, które w czasach ostatnich, a zwłaszcza po wejściu w życie nowej taryfy celnej niemal całkiem były uniemożliwione. Nie ulega wątpliwości, że zarządzenia celne utrudniły sprowadzanie do Gdańska towarów niemieckich i na skutek tego konsumcja towarów polskich w Gdańsku wzrosła; przywiązanie do wszystkiego, co pochodzi z Rzeszy, spowoduje wzrost zakupów towarów niemieckich, za któremi bądź co bądź gdańszczanie tęsknili nietylko pod

wpływem sentymentu, lecz również ze względu na zakorzenione głęboko przyzwyczajenie.

Tak, czy inaczej, zakończenie wojny celnej polsko-niemieckiej wpłynie na ożywienie obrotów handlowych w Gdańsku, co da nowy impuls do optymizmu, już i obecnie wzmagającego się pod wpływem wzrostu obrotów towarowych w porcie, jaki się wykazał w ciągu grudnia r. z. i stycznia roku bieżącego.



AWARJE NA MORZU W CIĄGU LUTEGO 1934 ROKU.

Gwałtowne burze, jakie szalały na Bałtyku w miesiącu ubiegłym, nie były, jak się obecnie wyjaśnia zjawiskiem odosobnionem; na wszystkich bowiem niemal wodach świata dało się skonstatować to samo zjawisko. W rezultacie w okresie od 3 lutego do 19-go zanotowano dotąd 44 wypadki na morzu, w tej liczbie 23 zderzenia, podczas których 2 statki zatonęły i 20 katastrof pojedyńczych na skutek burzy lub lodów, podczas których zatonęło 6 statków, w tej liczbie w pobliżu Helu statek norweski Hardy i w lodach Oceanu północnego około wyspy Wrangla lodołamacz sowiecki Czeluskin. O 1-ym statku brak wszelkich wiadomości.

KOMUNIKACJA WODNA POMIEDZY BERLINEM A KOPENHAGĄ I MALMÖ.

W dniu 2 marca nastąpiło w Berlinie wznowienie bezpośredniej komunikacji wodnej statkami motorowemi od Berlina do Kopenhagi i Malmö. Ruch ten utrzymywany ma być regularnie w odstępach tygodniowych, przyczem jazda od Berlina do Kopenhagi trwać będzie 3 dni. Właścicielem statków jest „Nordische Express—Linie".

RUCH STATKÓW W KANALE KILOŃSKIM W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 przez kanał kiloński przeszło 40.741 statków o łącznej pojemności 14.179.687 ton. W stosunku do liczb z roku 1932 jest to zwiększenie o 10,4%. 76,8% statków, które korzystały z przejścia przez kanał, stanowiły statki niemieckie. Wzrósł ruch statków pasażerskich, statków załadowanych żelazem, rudą i drobnicą, natomiast obniżył się ruch ładunków węgla, zboża i trzody. Od 1 lipca opłaty za przejście przez kanał były obniżone o 25%, co mogło odbić się na zwiększeniu ruchu.

RUCH PASAŻERSKI NA ATLANTYKU.

„Le Journal de la Marine Marchande" donosi, że liczba pasażerów na statkach konferencji atlantyckiej, kursujących między Europą a Kanadą i Stanami Zjednoczonemi, zmniejszyła się w porównaniu z r. 1932 i przybiera objawy niepokojące. Podczas gdy w r. 1927 przewieziono 1.207.695 pasażerów, a w r. 1932 — 756.531, — to w r. 1933 tylko 572.002. Największy ubytek bo 100.861 w porównaniu z r. 1932 zanotowano wśród pasażerów III. klasy. Różnice innych klas wykazuje poniższe zestawienie:

Pasażerowie	1933	1932	Różnica
Pierwsza klasa	81.495	100.191	— 18.696
Kabinowa klasa	61.987	72.256	— 10.269
Druga klasa	18.353	39.379	— 21.026
Turystyczna klasa	170.605	204.282	— 33.677
Trzecia klasa	239.562	340.423	—100.861
	572.002	756.531	—184.529

CHARTEROWANIE STATKÓW ANGIELSKICH PRZEZ SOWIETY.

W miesiącach ostatnich dają się zauważyć dążenia ze strony Sowietów do charterowania większej ilości statków angielskich dla swego eksportu. Zjawisko to tłumaczone jest dążeniami do odwrócenia od siebie zarzutu, że pomimo swego wysoce aktywnego bilansu handlowego z Anglją, nie korzystają one w dostatecznym stopniu z usług handlowej floty angielskiej. W wyniku tej akcji przeciętna suma opłaty za fracht, przypadająca na każdy statek angielski, jest w drugiej połowie roku 1933 znacznie wyższa, niż w tym samym okresie roku 1932. Tem niemniej ogólna ilość charterowanych przez Sowiety statków angielskich w roku 1933 jest mniejsza, niż w roku poprzednim. daje się to wytłumaczyć zerwaniem na kilka miesięcy w roku zeszłym stosunków handlowych pomiędzy Anglją a Sowietami.

W związku z tem ciekawem będzie przytoczyć fakt opisany przez tygodnik angielski Fairplay o trudnościach i stratach, jakie czasami ponosić musi armator, którego statek zawija do portu sowieckiego, w danym razie chodzi o port w Leningradzie. i to przy zastosowaniu t. zw. klauzuli lodowej. Zgodnie z umową kapitanat portu w Leningradzie obowiązany jest dostarczyć lodołamacze w ciągu 48 godzin po otrzymaniu zawiadomienia

o przybyciu statku do miejsca, gdzie z powodu lodów, bez pomocy lodołamacza dalszy ruch jest niemożliwy. Ten sam termin 48 godzin obowiązuje po zakończeniu załadunku dla pomocy przy wyjściu w morze. Za wszelkie straty powstałe z powodu niedotrzymania terminu odpowiedzialną musi być strona charterująca.

W opisywanym przez Fairplay wypadku statek zażądał pomocy dnia 17 grudnia, lodołamacz nadszedł jednak dopiero 25-go, zamiast 19-go grudnia. Statek przybył do portu dnia 28 grudnia i po zakończeniu załadunku w dniu 2 stycznia zażądał lodołamacza dla wyjścia z portu, lodołamacz przybył dopiero 5-go, jednak praca jego była tak niedostateczna, iż statek osiągnął wolne od lodu morze dopiero 17 stycznia. Żądanie ze strony armatora pokrycia strat zostało przez charterującego odrzucone. Powstaje na tem tle spór, wymagający czasu i kosztów.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORTACH BELGJI W ROKU 1933.

Ogólny przeładunek towarów w 6-ciu portach Belgji za rok 1933 wyraził się w liczbie 23,5 miljonów ton, w tem na wyładunek przypadło 13,2 mil. ton, zaś na załadunek 10,3 mil. ton. Z tej ilości towarów na samą Antwerpję przypadło 18,9 mil. ton, z czego wyładowano 10 mil. ton, zaś załadowano 8,9 mil. ton. Drugie miejsce pod względem ilości przeładunków zajęła Gandawa, obrót jej wyniósł 2,9 mil. ton.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WYMIANA HANDLOWA POMIĘDZY POLSKĄ A HOLANDJĄ W ROKU 1933.

Bilans handlowy polsko - holenderski ukształtował się dla Polski w roku 1933 wybitnie aktywnie. Według dopiero co opublikowanych danych statystyki holenderskiej, przywóz z Polski do Holandji osiągnął w roku 1933 wartość 16.182.000 flor. holenderskich, gdy eksport z Holandji do Polski — zaledwie 1.966.000 flor. holenderskich. Pod względem importu do Holandji Polska zajmuje 12-te miejsce, zaś jako konsument towarów eksportu holenderskiego na 16-tem. Naogół bilans handlowy Holandji jest pasywny w stosunku do znacznej ilości państw europejskich i pozaeuropejskich, jedynie z Wielką Brytanją, Francją, Szwajcarją, Norwegją i Danją bilans handlowy holenderski jest aktywny.

BILANS HANDLOWY STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P. ZA ROK 1933.

Bilans handlowy Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. za rok 1933 zamknięty został saldem dodatniem w wysokości 226,766,892 dolarów, jest to suma mniejsza, niż w roku 1932 o 62 miljony dolarów. W absolutnych liczbach eksport Stanów Zjednoczonych wyniósł 1.675.974.574 dol. zaś import 1.449.207.682 dol. Największe obroty handlowe St. Zjedn. miały z Anglją, wywożąc na jej rynki towarów wartości 311,7 miljonów dolarów, zaś przywożąc zaledwie na sumę 111,2 mil. dolarów. Wynika z tego, że saldo ujemne Anglji w handlu ze Stanami Zjednoczonemi wyniosło 200 mil. dolarów.

DOSTAWY DRZEWA ZAGRANICZNEGO DO HOLANDJI.

Statystyki holenderskie wykazują w roku 1933 przeszło dwukrotny wzrost importu drewna z zagranicy. I tak: w roku 1932 — 560.000 ton zostało wyładowanych w samym tylko porcie Rotterdamu, zaś w 1933 roku — 1.125.000 ton.

Największy wzrost wykazuje eksport z Rosji do Holandji. W roku 1932 eksport ten wyniósł 200.000 t., w 1933 — 360.000 t., także jedynie z tego drzewa, które przybyło do największego portu holenderskiego, t. j. Rotterdamu.

Przyczyna jednak wzrostu tego nie leży w lepszej konjunkturze budowlanej, a jedynie w dążności importerów zaopatrzenia się na dłuższy czas w drzewo korzystając, aż do końca 1933 r., ze zniżonych stawek celnych, które, jak wiadomo, 1-go stycznia 1934 r. zostały podniesione o tak zwany podatek obrotowy 4% plus 1%. Tarcica zaś, a zarazem drzewo nieobrobione wchodziły dotychczas do Holandji bez cła.

W obecnej chwili ciąży na rynku, owa nagromadzona ilość drzewa w składach importerów, którzy nadmiernie zakupili ten towar w roku 1933. Ceny więc mają tendencję zniżkową, szczególnie, że w przeciwieństwie do przewidywań konjunktura budowlana i wogóle przemysłowa nie uległa polepszeniu.

Dla Polski sytuacja ta jest niekorzystna, zwłaszcza, że wskutek spadku waluty, Czechosłowacja może w obecnej chwili oferować drzewo swoje taniej.

Niepokojąco też działa pogłoska ciągle wracającego projektu skontyngentowania importu do Holandji drzewa obrobionego, celem poparcia rozwijających się w Holandji tartaków i fabryk obróbki drzewa. (P. I. E.)

URZĄDZENIE CHŁODNICOWE NA STATKACH SVENSKA ORIENT LINE

Svenska Orient Line, statki której utrzymują bezpośrednią regularną komunikację pomiędzy Gdynią a Bliskim Wschodem, zaopatrzyły dwa ze swych statków, kursujących na tej linji, w chłodnie. Daje to moż-

ność eksporterom polskim masła, jaj i innych produktów spożywczych, korzystać raz na miesiąc z urządzeń chłodniczych tych statków przy eksporcie swych produktów na Bliski Wschód.

NIEWŁAŚCIWE METODY PRZY IMPORCIE TOWARÓW POLSKICH DO INDYJ BRYTYJSKICH.

Metody handlowe firm eksportowych polskich nasuwają w dalszym ciągu poważne zastrzeżenia, zwłaszcza, że nieznajomość zwyczajów przyjętych w handlu międzynarodowym cechuje zarówno firmy małe, jak i niejednokrotnie firmy, prowadzące tranzakcje eksportowe na szerszą skalę od szeregu już lat. Zwłaszcza przy zdobywaniu rynku dla towarów polskich kwestja właściwego oferowania towaru i znajomości przepisów importowych jest niezmiernie ważna. Tak np. przy nawiązywaniu stosunków handlowych z rynkiem Indyj Brytyjskich często notowane są fakty zupełnie niewłaściwego podejścia eksportera polskiego do odbiorcy indyjskiego, na co niejednokrotnie zwracaliśmy uwagę. — Ostatnio zdarzył się wypadek, że firma polska, oferując towar cif Bombaj, wprowadziła zastrzeżenie ryzyka dostawy na rzecz odbiorcy. System taki nie jest przyjęty w stosunkach międzynarodowych. Pojęcie „c. i. f." wyklucza ryzyko odbiorcy, a zastrzeżenie, że odbiorca nie ma prawa brakowania towaru przy jego odbiorze zgóry przekreśla możliwość zawarcia tranzakcji i wprowadzenia nowego towaru na rynek. W celu uniknięcia nadużyć w tym względzie ze strony odbiorców, istnieją instytucje przysięgłych „surveyors", które uznane są za najlepszą formę obrony interesów i likwidacji pretensji zarówno sprzedawców jak i odbiorców zagranicznych.

(Konsulat R. P. w Bombaju.)

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E W OKRESIE OD 7 DO 27 LUTEGO 1934.

ARGENTYNA. Stosownie do zarządzenia z dnia 19. I. 34. kurs pesa związany został z kursem funta szterlinga, przyczem stosunek ustalono w następującej wysokości 1 £ — 15 pesów papierowych.

Dekretem rządu argentyńskiego z dnia 26 grudnia 1933 roku (ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym — Boletin Oficial — dnia 2. I. 34.), została wprowadzona zniżka celna w wysokości 50 proc. obecnego cła dla ananasów pochodzenia brazylijskiego. Zniżka ta została udzielona wzamian za zniżkę cła brazylijskiego od ekstraktu quebracho pochodzenia argentyńskiego w wysokości 10 proc. Pierwotnie rząd argentyński żądał zniżki 25 proc.

AUSTRJA. Z mocą obowiązującą wstecz od 1. I. 34. ustalone zostały kontyngenty austrjacko-francuskie na r. 1934, przyczem szereg kontyngentów obejmuje towary nowe. m. in. drut i stal, maszyny, pompy i kompresory, kotły, ubrania, przybory sportowe.

Opłata licencyjna pobierana przy imporcie do Austrji jęczmienia pastewnego, owsa, kukurydzy i mąki pastewnej, podwyższona została w dniu 3. II. 34 z 1 na 3 szyl. od 100 kg.

Z dniem 8 lutego weszła w życie mała nowela celna, przyczem podwyższone zostało cło na drób żywy i bity (cło na dziczyznę nie uległo zmianie), jaja, żółtko, żółtko dla celów garbarskich, wieprzowinę do wyrobu salami, przędzę jutową, siedzenia i poręcze z dykty do krzeseł, kwas siarczany do wyrobu sztucznej żywicy, krochmal z kukurydzy, itp.

AFGANISTAN. Według ostatnich zarządzeń z sumy dewiz uzyskiwanej ze sprzedaży skór jedna trzecia jest wolna, następna część musi być sprzedana władzom po kursie dnia, a ostatnia trzecia część obracana jest na zakup towarów zagranicznych.

ALBANJA. Wprowadzoną została zmiana w taryfie celnej w ten sposób, że skreślona została poz. 19a; podpadające pod nią tłuszcze zwierzęce clone są według pozycji 19 a i b zależnie od gatunku. Pozatem zniesiona została różnica w cleniu jedwabiu naturalnego i sztucznego, tak, że jedwab sztuczny i wyroby opłacają takie same cło, jak wyroby z jedwabiu naturalnego.

BELGJA. Rząd belgijski wypowiedział się za projektem ministra finansów w sprawie zmiany opłat pobieranych od towarów zagranicznych. Podwyższony ma być podatek od uboju, oraz pobierana 5 proc. opłata od towarów zagranicznych.

Przydzielony został dodatkowy kontyngent w wysokości 50 000 kg. na tkaniny jedwabne (poz. 504 i 511). — przyczem dla otrzymania licencji importer musi wykazać się, że przed 1 stycznia 1933 r. zarejestrowany był jako odbiorca tych towarów. Według doniesień prasy, podwyższony został mnożnik na cały szereg pozycyj taryfy celnej; w pierwszej linji zwyżką objęte zostały konserwy, produkty chemiczne, wyroby z papieru, aparaty i części do maszyn i rowerów.

W Nr. 40 Monitora Belgijskiego z dnia 9 lutego rb. ukazało się rozporządzenie królewskie ograniczające przywóz do Belgji skór wyprawionych (peaux prépares.) Ograniczenie to obejmuje pozycje 460—470 tar. cel. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 11. II. 1934 r. Licencyj importerom tych artykułów udziela Ministerstwo Przemysłu i Handlu Wewnętrznego.

Zapowiadana od dłuższego czasu zmiana taryfy celnej belgijskiej została wprowadzona w życie. W wyżej wymienionej zmianie chodziło głównie o reorganizację taryfy celnej z 1924 r. i dostosowanie jej do wymogów obecnego technicznego i gospodarczego rozwoju. Zmianami celnemi objęte zostały m. in. tłuszcze roślinne, siarka, oleje lekkie nierafinowane, średnie i ciężkie, kwas saletrzany, kwas siarczany, chlorek wapnia itp. produkty chemiczne, farby, walizy, torebki itp., akumulatory, aparaty telefoniczne i telegraficzne, mikrofony, abażury na lampy, filmy itp.

BRAZYLJA. Prace nad reformą brazylijskiej taryfy celnej dobiegają końca. Przypuszczalnie wszystkie stawki ustalone będą w milrejsach papierowych, różne dodatkowe opłaty zostaną zastąpione jedną wys. 10 proc. należności celnej. Wytyczną nowej taryfy będzie ochrona własnego przemysłu.

Bank Brazylijski utrudnił w ostatnich czasach przydział dewiz na cele importu takich artykułów przemysłowych, które są produkowane przez fabryki krajowe.

CZECHOSŁOWACJA. Ministerstwo finansów ogłosiło dekret, na mocy którego w dn. 13 lutego zreglamentowany został import papieru pakowego i rotacyjnego (poz. 287 i 296 a tar. celnej czechosłowackiej). Również w okresie od 9 do 24 lutego 1934 ograniczony został import skór surowych (poz. 83); bawełny surowej (poz. 180), przędzy konopnej i jutowej (202); wełny surowej (220), pierzy czesankowej (225). jedwabiu (242), kauczuku (304), metali nieszlachetnych (488), produktów chemicznych pomocniczych (622d). Rozporządzenie to nie dotyczy towarów wysłanych przed 9 lutym; licencje nie podlegają opłacie.

Projektowane jest wprowadzenie reglamentacji importu rakiet tenisowych i opłaty licencyjnej na te towary w wys. 5 proc ad valorem.

Ustawa walutowa z 15. II. 34 wprowadziła odstąpienie korony czeskiej od parytetu złota, przyczem jako motyw wysunięto dysproporcję między wartością korony wewnątrz kraju i zagranicą i kwestję pokrycia obiegu banknotów. Obniżenie zawartości złota wynosi 16,66 proc.

DANJA. Stosownie do przydziału dewiz, jaki nastąpił w ostatnich dniach oblicza się, że w okresie do połowy maja rb. przywóz towarów wolnych od ograniczeń wyniesie 95 milj. kor. duń., przywóz węgla — 25 milj., zbóż i produktów paszy — 60 milj. kor., innych towarów wymagających pozwolenia — 152 milj. kor., przyczem 50 milj. koron pozostaje jako rezerwa.

Spodziewane są dalsze ograniczenia w wydawaniu pozwoleń dewizowych na zboża. Dotychczas przydział dewiz na zboża dokonywany był w granicach 75 proc. przywozu w r. 1932, a na paszę w wys. 100 proc.

EKWADOR. Ukazało się rozporządzenie wykonawcze do ustawy z 9. 12. 33 o gospodarce finansowej. Przy wywozie 25 proc. dewiz musi być oddawane Bankowi Centralnemu, przyczem wywóz nastąpić może tylko na podstawie pozwolenia wspomnianego Banku. W wypadku wymiany kompensacyjnej dozwolony jest wolny wywóz, o ile przedmiotem importu są artykuły niezbędne do życia.

FINLANDJA. W celu popierania wywozu zostały ustalone premje eksportowe na masło w wys. 6.50 Fmk., na ser w pudełkach — 1.50, jaja — 2.50, mięso wieprzowe solone i wędzone — 3.25, inne wieprzowe — 2.50 Fmk. od 1 kg.

FRANCJA. W myśl oświadczenia min. handl. 10% kontyngentów węglowych będzie zarezerwowane i używane jako narzędzie w rokowaniach handlowych w celu uzyskania ułatwień importowanych dla towarów francuskich.

Według doniesień prasy projektowane jest wprowadzenie zakazu importu pszenicy w wypadku kiedy zbiory będą wystarczające i ustanowione 65 proc. udziału krajowej pszenicy przy przemiale zbóż i ustanowienie kontroli handlu pszenicą i mąką pszenną.

Wyczerpany został przydzielony Belgji i Holandji na mocy traktatu z 5 kwietnia 1931, ulgowy kontyngent na konie.

Dekretem z dnia 18 lutego 1934 r. podwyższony został z 705 na 780 q kontyngent na dykty w okresie od 1 stycznia do 31 marca 1934 r.

GRECJA. Suma dewiz przeznaczonych na cele importu potrzebnych Grecji wyrobów przemysłowych została na mocy postanowienia min. finansów powiększona z 5 na 10 milj. drachm. Ponadto zezwolono na wykupienie towarów złożonych na skład przed dniem 7 maja 1932 r.; odnośni importerzy dostaną t. zw. książeczki stosownie do rozmiarów dokonanego przywozu.

Rozporządzenie ministrów gospodarki narodowej, i finansów dozwoliło kupcom na import towarów zagranicznych (z wyjątkiem produktów luksusowych) pod warunkiem eksportu równej wartości tytoniu zbiorów z 1930 r. i lat wcześniejszych.

Ilość towarów w ten sposób importowanych zostaną określone w pozwoleniu wydanem przez ministra gospodarki narodowej, który również wyszczególni warunki i gwarancje takiej wymiany.

HOLANDJA. Istnieją projekty importu niektórych ziemiopłodów z Indyj Holend. przez Monopol Przywozu Zbóż i Ziemiopłodów z ominięciem klauzuli największego uprzywilejowania.

W dniu 13 lutego 1934 roku ukazało się rozporządzenie Ministerstwa Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące wwóz azotowych nawozów sztucznych (mianowicie „Leunasalpeter", i „Kalkammonsalpeter" i nitratów amonu, siarczanu amonu, saletry wapniowej) na okres od 1-go stycznia br. do 1 lipca br. Okres od 1 stycznia 1933 r. do 30 czerwca 1933 stanowi podstawę obliczeń wysokości kontyngentów ustalonej na 100 proc.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1934 r. wymagane są świadectwa pochodzenia przy imporcie kaszy. W związku ze skontyngentowaniem importu wyrobów szklanych ogłoszone zostało rozporządzenie wyjaśniające, że skontyngentowaniu nie podlegają szkła do lamp i przedmioty oszklone stanowiące części towarów nieszklanych i przedmioty szklane dom. użytku w połączeniu z metalami szlachetnemi lub nieszlachetnemi i szkło opatrunkowe z częściami metalowemi, służącemi jako zamknięcie.

Wysokość kontyngentów importowych na fajans jest następująca:

Fajans: Lata bazowe 1929/30. Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych. Uprzednio przysługiwał kontyngent w wysokości 75 proc. tychże lat bazowych. Fajans sanitarny: Lata bazowe 1928/29/30. Ustawowy kontyngent 15 proc. uprzednio — 85 proc. Ceramika ścienna: Lata bazowe 1928/29/30. Ustawowy kontyngent 30 proc., uprzednio 61½.

Kontyngenty ustalono na czas od 1 lutego 1934 r. do 1 lutego 1935 r. Polska posiada w tym zakresie kontyngenty ustalone umową kontyngentową z dnia 13-go kwietnia 1933 r.

Przemysłowcy wystąpili do rządu z żądaniem skontyngentowania importu juty i wyrobów, zaznaczając, że import z Belgji i Czechosłowacji stwarza bezrobocie w fabrykach holenderskich. Narazie żądanie to zostało załatwione odmownie.

Rozporządzenie M-wa Spraw Ekonomicznych ustala iż zarządzenia kontyngentowe nie obejmują: szkieł lampowych, wyrobów szklanych, stanowiących część artykułów wykon. nie ze szkła, wyrobów, materjałów i tkanin, sporządzonych ze sztucznego jedwabiu z domieszką prawdziwego jedwabiu lub wełny oraz ze sztucznego jedwabiu impregnowanego gumą.

Rozporządzeniem z dnia 12 lutego 1934 r. skontyngentowany został import nawozów sztucznych na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 1934 r. Kontyngent wynosi 100 proc. przeciętnego importu od stycznia do czerwca 1933 r. przy imporcie wyżej wymienionych towarów wymagane jest przedkładanie świadectwa pochodzenia. Na mocy dekretu z dnia 31 stycznia 1934 r. materjały do obicia mebli, sukno dla celów przemysłowych, wyeliminowane zostały z skontyngentowania importu materjałów półwełnianych, to samo odnosi się do szlafroków i płaszczy nieprzemakalnych męskich, konfekcji futrzanej i płaszczy nieprzemakalnych damskich i odzieży sporządzonej całkowicie z gumy, fartuchów i płaszczy gumowych. Rozporządzeniem z dnia 14 lutego 1934 r. obniżony został kontyngent na skóry w ten sposób, że zamiast dotychczasowych 100 proc. wprowadzono 15 ewent. 25 proc. importu lat bazowych.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 14 lutego 1934 weszło w życie rozporządzenie, na mocy którego skontyngentowany został import wyrobów włókienniczych. Jako bazę ustanowiono rok 1930.

Rząd Indji holenderskich wprowadził z dniem 14 lutego kontyngenty na następujące wyroby tekstylne: materjały bawełniane, kolorowe, oraz sarongi ze sztucznego i nawpółsztucznego jedwabiu. Kontyngenty w wysokości 100 proc. importu roku 1930 otrzymują importerzy, którzy są w stanie przedstawić dowody wysokości ich importu w roku bazowym. Narazie kontyngent ustalono na przeciąg 3 miesięcy, zostanie on jednak niezawodnie przedłużony.

WP. IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 6 lutego 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na cukier, melasę, glukozę, sacharynę i wyroby cukiernicze (poz. 127 tar. celnej irlandzkiej.)

Na mocy dekretu z dnia 15 lutego wprowadzona została reglamentacja importu wszelkiej paszy dla bydła. —

JUGOSŁAWJA. W myśl obowiązujących przepisów należy przy wnoszeniu wniosku o przydział dewiz przedkładać dowód, stwierdzający, że dana firma opłaciła wszystkie należne podatki. Bez dowodu takiego uzyskanie dewiz jest niemożliwe.

ŁOTWA. Komisja Regulowania Przywozu ustaliła kontyngenty na II. kwartał rb. Naogół zostały one znowu ograniczone, przeciętnie o 10—15 proc. w porównaniu z I-szym kwartałem rb.

NIEMCY. Według zarządzenia „Reichstelle für Devisenbewirtschaftung" wysokość przydziału pozwoleń na import towarów w marcu rb. wynosić może najwyżej 50 proc. sumy podstawowej.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 19. 2. 1934 r. wprowadziła zaostrzenie przepisów dewizowych w Niemczech. Szczególnie ostrym karom poddany zostanie nielegalny wywóz zagranicę dewiz, papierów wartościowych, metali szlachetnych itp.

NIKARAGUA. Stosownie do obwieszczeń rządowych kontrola dewizowa będzie nadal utrzymana, przyczem jednocześnie wydane mają być zarządzenia mające na celu podniesienie wytwórczości krajowej.

NORWEGJA. Z dniem 19 lutego 1934 r. weszło w życie rozporządzenie wprowadzające przymus znakowania krajem pochodzenia importowanych ołówków i pasów transmisyjnych.

PALESTYNA. Wprowadzone zostały zwyżki cła na zasuwy metalowe, zapalniczki, gwoździe żelazne i sól kuchenną.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. — MOZAMBIK. Dekretem Nr. 674 wprowadzone zostały zmiany celne, polegające na zmianie cła ad valorem na cła specyficzne.

RUMUNJA. Dotychczas oddziały Banku Narowego miały możność przydzielania dewiz do sumy 50 tys. lei. Wszystkie prośby o przydział sum wyższych muszą być kierowane do centrali rumuńskiego Banku Narodowego.

STANY ZJEDNOCZONE. Obowiązujący jeszcze do czasu zniesienia prohibicji zakaz importu cukierków czekoladowych napełnionych likierem lub alkoholem obowiązuje i obecnie, tak, że import tych towarów jest całkowicie zakazany.

Ogłoszono rozporządzenie, w myśl którego zniesiono zarzut dumpingu rosyjskiego w zakresie zapałek i drzewa; w związku z tem, zarządzenia antidumpingowe oraz zakaz przywozu drzewa sowieckiego uchylono.

SYRJA. Rozporządzeniem z dnia 28 grudnia 1933 z mocą obowiązującą od 1 I. 1934 r. obniżone zostało cło w stosunku do państw opłacających taryfę minimalną do wysokości 11 proc. ad valorem na odpadki ryżowe (poz. 35 C nowa), słód (40 ter. u) kwaśny siarczan sodu, (499 A) chlorek wapniowy (449 B.)

UNJA POŁUDN. AFRYK. W związku ze zniesieniem systemu zwrotu ceł przy wywozie konfekcji polskiej, zostały skasowane stosowane dotychczas wobec odzieży polskiej cła t. zw. antidumpingowe w Unji Południowo-Afrykańskiej.

W. BRYTANJA. Przedłożony został do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na cynk i mąkę pszenną. Z dniem 13 lutego 1934 r. weszła w życie zwyżka dodatkowego cła w wysokości 20 proc. na towary pochodzące z Francji, a mianowicie i odzież wszelkiego rodzaju, obuwie, pierze, kwiaty sztuczne, skóry futrzane, towary całkowicie lub częściowo z jedwabiu itp. Przy imporcie wyżej wymienionych towarów z innych państw wymagane jest przedkładanie legalizowanych świadectw pochodzenia.

Z mocą obowiązującą od 16 lutego 1934 r. obniżone zostało cło z 20 na 15 proc. ad valorem na wyroby skórzane z metalowemi.

Przyjęty został projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia kleju z kukurydzy. Z dniem 7 marca 1934 r. wejdzie w życie rozporządzenie, na mocy którego, wszelkie wycinki z gazet, książek, obrazy olejne lub akwarele wolne są od cła, natomiast wszelkie katalogi, cenniki w ilości powyżej 13 szt. (za wyjątkiem małych przesyłek jako druk) opłacają cło w wysokości 20 proc. ad valorem.

WĘGRY. Wprowadzono zakaz przywozu nawozów potasowych w stanie surowym oraz skoncentrowanych (poz. 296 a).

WŁOCHY. Stawka na drób (poz. 12 włosk. tar. cel.) łącznie z mnożnikiem (2) wynosi po ostatnich zmianach 300 lir., 100 lir. zaś wynosi jedynie stawka zasadnicza.

Dekretem Nr. 98 z dnia 5 lutego 1934 („Gazzetta Ufficiale" z dnia 8. II. Nr. 32) ustanowione zostało łącznie cło w wysokości 300 lir. za kw. na miód wszelkiego rodzaju poz. 42 wł. tar.) w miejsce dotychczasowego cła na miód naturalny świeży (110 lir.) i inny (367 lir.) Tym samym dekretem podwyższone zostaje cło na klej z glutyny (ex. 803 d) z 88,10 lir. na 250 lir. za kw.

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 7. II. ogłasza dekret Nr. 88 z daty 5 lutego 1934 r., który ponownie rewiduje reżim importowy olejów mineralnych. W szczególności oleje mineralne surowe, przeznaczone do rafinerji (z poz. 643 a. 2) uwolnione zostają od cła (dotąd opłacały cło 22 lir. za kw.), stawka zaś na oleje surowe inne (643 a. 3) zostaje obniżona z 88.10 lir. na 12 lir. za kw. Równocześnie zostają obniżone cła na oleje smarowe, z 44 lir. na 25 lir. za kw., na naftę z 88.10 lir na 12 lir., na benzynę z 88.10 lir. na 12 lir., na inne oleje (poz. 643 e) z 88,10 lir. też na 12 lir. Pochodne destylacji olejów mineralnych dla rafinerji (poz. 644 b) zostają uwolnione od cła, inne (644 c) opłacać będą 12 lir. za kw. zamiast 88.10 lir.

Wszystkie wymienione artykuły zostały uwolnione od cła ad valorem.

Równocześnie jednak zostaje rozszerzony zakres stosowania taksy konsumcyjnej od sprzedaży olejów mineralnych, przyczem stawki tej zostają znacznie podwyższone. Dekret ustanawia następujące stawki taksy konsumcyjnej:

1. Oleje mineralne surowe, inne (poz. 643 a 3) — Lit. 68 za kwintal.
2. Oleje mineralne smarowe (poz. 643 b). — Lit. 55 za kwintal.
3. Nafta (poz. 643 o) — Lit. 93 za kwintal.
4. Benzyna (poz. 643 d) — Lit. 161 za kwintal.
5. Oleje mineralne inne (poz. 643 e) — Lit. 102 za kwintal.

Prócz tych ustala dekret dalsze taksy na olej wazelinowy biały do użytku przy przerobie ryżu — L. 22 za kw. oleje smarowe do fabrykacji białych olejów — L. 35 za kw., i na eter naftowy do użytku przy fabrykacji esencyj kwiatowych — L. 80 za kw.

W związku z obniżką ceł importowanych na oleje mineralne zostaje obniżona granica wymiaru tary na powyższe artykuły z 73.40 lir. na 10 lir. (art. 1 n. 2 przepisów o tarze.)

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Dział komisowy firmy palestyńskiej obejmie reprezentacje polskich firm eksportowych. E/4243/46/Ch.

Firma reprezentacyjna w Palestynie zainteresowana jest objęciem zastępstw towarów polskich E/2405/34/Ch.

Firma szkocka pragnie objąć przedstawicielstwa firm polskich. E/1180/3B/Ch.

Jeden z kupców z Chicago, mający w dzielnicy businesowej miasta duży skład materjałów i przyborów biurowych zmienia swych dotychczasowych dostawców i pragnie różne artykuły w powyższej branży nabywać w Polsce. P/3617/61/R.

Firma maltańska pragnie zakupywać w Polsce wszelkiego rodzaju artykuły, jako to: materjały na ubrania męskie, gabardiny, likiery, skóry na obuwie galanterja skórzana, skórzane kurtki dla szoferów, skóry wołowe, parafina, wyroby cukiernicze itp. P/5081/3B/Sz. —

Firma kolumbijska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskiemi różnych gałęzi wytwórczości, a więc z branży włókienniczej, konfekcyjnej, drzewnej. Zbyt w Kolumbji mogą znaleźć również biel cynkowa, mączka kartoflana, dekstryna, bibułka papierosowa, meble gięte, naczynia emaljowane, rękawiczki. P/3998/3C/Sz.

Firma tuniska interesuje się importem żarówek i bateryj do lamp kieszonkowych. P/5021/50/Grz.

Firma angielska zainteresowana jest w imporcie żeliwnych wanien emaljowanych. P/5032/44/Grz.

Na terenie holenderskim istnieją duże możliwości zbytu skrzynek do opakowania herbaty, wykonanych z triplexu. P/4704/40/Ba.

Firma południowa-afrykańska nawiąże kontakt z eksporterami dykt olchowych i brzozowych, interesują ją także dykty, których powierzchnia jest wykonana z dębu. P/4705/40/Ba.

Firma niemiecka pragnie nabywać w Polsce, różnego rodzaju wyroby drewniane do urządzeń kuchennych, jak: łyżki, wałki, młotki do mięsa, skrzynki do noży itp. P/4788/4C/Ba.

Firma francuska interesuje się importem tanich koców wełnianych i bawełnianych. P/4362/46/Z.

Firma południowo-afrykańska, interesuje się importem manufaktury bawełnianej, wyrobów dzianych bawełn., wełnianych i jedwabnych, bielizny, ręczników, konfekcji, rękawiczek, kostjumów kąpielowych tkanin wełnianych i jedwabnych. P/4219/3B/Z.

Firma angielska interesuje się importem z Polski obuwia skórzanego oraz skór wierzchnich dla obuwia męskiego i damskiego. P/4389/64/Z.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Nr. 2150/33 — Fabryka wszelkiego rodzaju artykułów gumowych odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 2206/33 — Kupiec nowojorski w drodze wymiany za towary polskie oferuje szmaty dla przemysłu włókienniczego.

Nr. 2966/33 — Fabryka spożywczych przetworów zbożowych interesuje się importem kaszy gryczanej z Polski.

Nr. 2972/33 — Firma w branży handlu drzewem reflektuje na zakup 3 do 5 miljonów stóp bieżących jodłowych desek do szalowania t. zw. „ceiling boards".

Nr. 3093/33 — Agent nowojorski pragnie rozpocząć pertraktacje w celu objęcia przedstawicielstwa polskiej fabryki wódek i likierów.

Nr. 3141/33 — Poważne przedsiębiorstwo rzeźnicze gotowe jest zakupić pęcherze wołowe w Polsce.

Nr. 3149/33 — Polski dom importowo - eksportowy w New Yorku poszukuje odbiorców złomu żelaznego w Polsce.

Nr. 3209/33 — Importer wosku ziemnego chce nawiązać stosunki z polskimi producentami tego artykułu.

Nr. 3276/33 — Firma nowojorska interesuje się zakupem odpadków włókienniczych w Polsce, w szczególności jutowych.

Nr. 3565/33 — Inżynier, doświadczony eksporter oferuje swe usługi przy uskutecznianiu zakupów artykułów technicznych w Stanach Zjednoczonych.

Nr. 3626/33 — Firma w New Yorku trudniąca się dostawą makulatury, złomu żelaznego i wszelkiego rodzaju szmat, poszukuje odbiorców.

Nr. 3703/33 — Dom agenturowy w New Yorku, specjalizujący się w dostawie aparatów radjowych i przyborów elektrycznych, pragnie nawiązać kontakt z polskim importerami tych artykułów.

Nr. 3740/33 — Fabryka celuloidu w New Yorku odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 3742/33 — Agent komisjoner w New Yorku w branży handlu szmatami bawełnianemi i wełnianemi poszukuje odbiorców w Łodzi, Bielsku i Białymstoku.

Nr. 3883/33 — Fabryka tkanych etykiet płóciennych oferuje używane krosna do wyrobu wstążek nadające się również do wytwarzania etykiet.

Nr. 3885/33 — Fabryka jedwabnych pończoch poszukuje odbiorców w Polsce.

SPRAWY TARYFOWE

ULGI DLA POŚPIESZNYCH PRZESYŁEK DROBNICOWYCH POCIĄGAMI POŚPIESZNEMI OD GRANICY AUSTRJACKO-CZECHOSŁOWACKIEJ DO STACYJ POLSKICH.

Od dnia 15. bm. wprowadzone zostały ulgowe stawki na przewóz pośpiesznych przesyłek drobnicowych o wadze nieprzekraczającej 60 kg od sztuki, nadawanych pociągami pośpiesznemi od granicy austrjacko-czechosłowackiej w Breclav do stacyj polskich. Ulgowa stawka wynosi 22,37 zł od 100 kg i może być stosowana przy osiągnięciu minimalnego kontyngentu 120 t. do wszystkich 45 stacyj polskich, do których są przewidziane ulgowe stawki opłat przewozowych. Do tego kontyngentu włącza się również przesyłki drobnicowe nadawane ze stacji Wien-Nordbahnhof do polskich stacyj portowych na podstawie taryfy artykułowej Nr. 1 (czechosłowacko-polskiej taryfy portowej).

Przy przewozie wysoko - wartościowych towarów rozstrzygającą dla wyboru drogi jest w pierwszym rzędzie szybkość przewozu, wobec czego nowo wprowadzona ulga taryfowa należycie wykorzystana przez interesantów może stanowić o skierowaniu do Gdyni znacznych transportów wartościowej drobnicy z Austrji i za nią położonych krajów do krajów bałtyckich i skandynawskich.

Ponieważ owoce świeże (winogrona, owoce południowe) przewożone są na podstawie nader niskich stawek opłat przewozowych od przejścia granicznego włoskiego pod Brenero do Szczecina w tranzycie przez Niemcy do krajów skandynawskich i bałtyckich możność przewozu wyżej wspomnianych przesyłek od granicy austrjackiej do Gdyni za stawkami bezpośredniemi daje sposobność przewozu tych owoców przez Gdynię.

POPIERANIE PRZEWOZU WĘGLA ANGIELSKIEGO I SOWIECKIEGO PRZEZ TRIEST.

W ramach umowy gospodarczej włosko-austrjackiej uzyskać ma też poparcie dowóz węgla angielskiego do Austrji przez Triest przez udzielenie ulgowych stawek opłat przewozowych od stacyj portowych w Trieście

do austrjackiej granicy. Z drugiej strony tworzy się towarzystwo włoskie okrętowe, w którem weźmie udział przeważnie Lloyd Triestino, a również zastąpione będą interesy sowieckie.

To towarzystwo okrętowe ma silniej rozbudować połączenia okrętowe między portami czarnomorskiemi a Triestem. Z. S. S. R. spodziewa się zwiększenia tą drogą eksportu węgla z Zagłębia Donieckiego do zaplecza portu triesteńskiego.

SPRAWY TURYSTYCZNE

GDYNIA NA WESOŁEJ FALI LWOWSKIEJ

Gdyński Związek Propagandy Turystycznej powziął szczęśliwą myśl zaproszenia do Gdyni dyrektora rozgłośni Lwowskiej Polskiego Radja p. Petri. łącznie z autorami i wykonawcami wesołych djalogów p. p. Wajdą i Vogefängerem, znanymi powszechnie w Polsce pod imionami Szczepko i Tońko. Zaproszenie to zostało przyjęte i Dyr. Petri wraz ze swoimi współpracownikami bawił w Gdyni w ciągu kilku dni w zeszłym tygodniu. Goście lwowscy, podejmowani przez G. Z. P. T. i szereg innych instytucyj, mieli możność przyjrzeć się zbliska życiu i pracy portu i miasta Gdyni i zanotować sobie wszystko, co było specjalnie godne uwagi i co mogło ich zainteresować i pociągnąć. Zwiedzili oni nietylko część handlową portu, lecz mogli również zetknąć się z przedstawicielami marynarki wojennej i naszą flotą wojenną, zdobywając w ten sposób nowe niecodzienne wrażenia.

Goście lwowscy w rozmowach z przedstawicielami społeczeństwa tutejszego dawali wyraz swemu zachwytowi ze wszystkiego, co niektórzy z nich po raz pierwszy przy zetknięciu się z morzem widzieli. Wszystko to, po uporządkowaniu wrażeń, stanie się przedmiotem transmisji na wesołej fali lwowskiej w niedługim czasie. Spodziewać się należy, że goście lwowscy zdołają, dzięki właściwemu im talentowi i humorowi, zainteresować Gdynią szerokie warstwy słuchaczów w całej Polsce i ci ze swej strony przyjadą tu, aby naocznie przekonać się o tem, co usłyszą niebawem na fali lwowskiej.

WYSTAWY I TARGI

TARGI POZNAŃSKIE.

W dniu 20. bm. przybył do Gdyni dyrektor Targów Poznańskich p. Krzyżankiewicz, w celu przedstawienia zainteresowanym sferom gdyńskim sytuacji, jaka w tym roku w związku z tą ważną dla życia gospodarczego Polski się wytwarza.

Dla umożliwienia p. Dyr. Krzyżankiewiczowi zetknięcia się z możliwie największą ilością przedstawicieli sfer portowych w Izbie w dniu jego przyjazdu odbyła się pod przewodnictwem Dyrektora H. Krupskiego konferencja.

Otwierając konferencję Dyrektor Krupski podniósł znaczenie Targów Poznańskich i zapowiedział ze strony Izby najdalej idące poparcie tego przedsięwzięcia. Jednocześnie Dyrektor Krupski podkreślił konieczność wzięcia udziału w Targach ze strony portu i miasta Gdyni, oraz przedsiębiorstw przemysłowych w Gdyni pracujących. Konieczność ta jest bardziej oczywista, że, jak słychać, port gdański ma w tym roku być na Targach reprezentowany.

Dyr. Krzyżankiewicz ze swej strony podniósł fakt wielkiego zainteresowania Targami w tym roku tak w kraju, jak i zagranicą. Dowodem zainteresowania jest, że już w chwili obecnej zgłosiło swój udział w Targach o 100% więcej firm, niż w roku zeszłym. W Gdyni utworzone zostało specjalne przedstawicielstwo Targów — ul. Starowiejska 47 m. 8. tel. 22-24.

TARGI KATOWICKIE.

W okresie od 19 maja do 3 czerwca odbędą się w Katowicach V Targi Katowickie. Na Targach tych mają być reprezentowane liczne działy przemysłu polskiego, co niewątpliwie sprzyja ich ożywieniu i możności załatwienia szeregu transakcyj, tak przez eksponentów jak i nabywców. Informacyj udziela Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach, ul. Stawowa 14.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

Do tut. rejestru handlowego, dział A. Nr. 82, wpisano przy firmie M. Weber, Wąbrzeźno, właściciel Michał Weber, że firma ta wygasła.

Wąbrzeźno, dnia 7 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 93 przy firmie: C. Hartwig, Spółka Akcyjna w Poznaniu — Oddział w Gdyni, dnia 26 stycznia 1934 r. dopisano, iż oddział spółki akcyjnej w Gdyni wygasł.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 202 przy firmie: Bałtycka Hurtownia Materjałów Budowlanych, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 24 stycznia 1934 r. dopisano: Max Feldmann i Ide Lejba vel Leon Hufnagel, ustąpili ze stanowiska kierownika spółki. Uchwałą zebrania wspólników z dnia 5 stycznia 1934 zmieniono § 6 umowy spółkowej co do przewodniczącego zgromadzenia oraz ustanowiono kierownikami spółki kupców: Maxa Loewensteina, Salego Lewinsohna oraz Ernsta Loewensteina, wszystkich z Gdańska.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano: A. Sobota, mistrz murarski w Żabnie, pow. Starogard, właściciel Alojzy Sobota w Żabnie.

Starogard, dnia 29 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru przy firmie Wiktor Rink w Tucholi zapisano 3 lutego 1934 r.: Prokura Stefana Bobrik-Brońskiego wygasła.

Sąd Grodzki Tuchola.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 194 przy firmie: „Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń „Patria", Spółka Akcyjna w Warszawie, Oddział w Gdyni, dnia 26 stycznia 1934 r. dopisano:

Władysławowi Kuchcińskiemu i Józefowi Heinrichowskiemu obu z Gdyni udzielono prokury łącznej dla oddziału w Gdyni. Prokura udzielona Zygmuntowi Pardonowi i Wiesławowi Lenartowiczowi wygasła. Uchwałą Walnego Zgromadzenia akcjonarjuszów z 30 maja 1932 r. zatwierdzoną postanowieniem Ministrów Skarbu i Przemysłu i Handlu z 1 marca 1933 r. zmieniono brzmienie statutu w §§ 12 (w odniesieniu do lokaty funduszów spółki) § 31 i § 34 (utworzenie Rady Nadzorczej). § 31 statutu otrzymuje brzmienie następujące: Wszelkie akty i dokumenty, z których wynika jakiekolwiek dla spółki zobowiązanie winny być opatrzone podpisami dwóch członków zarządu lub jednego członka zarządu i prokurenta. Wyjątek od tej zasady stanowią polisy, dodatki do polis, świadectwa tymczasowe, czeki, listy o wydanie funduszów z instytucyj kredytowych, korespondencja, zarządzenia dotyczące czynności biurowych, pokwitowania z odbioru korespondencji, przesyłek pocztowych i innych, które to dokumenty mogą być podpisywane również przez dwóch prokurentów. Jako niewpisane ogłasza się: Ogłoszenia spółki zamieszczane będą w „Kurjerze Warszawskim".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszy rejestr handlowy Nr. 186 wpisano. Firma brzmi: Krzywański i Hećka — Dom Handlowy. Hutownia Prywatna Wyrobów Państwowego Monopolu Spirytusowego w Starogardzie.

Starogard, dnia 12 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

Do tut. rejestru handlowego B. Nr. 18 zapisano przy firmie Wąbrzeski Hurt, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Wąbrzeźnie, że Towarzystwo się rozwiązało i firma wygasła.

Wąbrzeźno, dnia 21 czerwca 1933 r.

Sąd Grodzki.

Do rejestru handlowego A. Nr. 203 wpisano przy firmie Stanisław Żuralski, skład bławatów w Wąbrzeźnie:

Firma wygasła.

Wąbrzeźno, dnia 19 czerwca 1933 r.

Sąd Grodzki.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 6 5. III. 1934

ROKOWANIA HANDLOWE Z ANGLJĄ NA TLE IMPORTU ŚLEDZI SOLONYCH DO POLSKI.

W pierwszej połowie marca przybywa do Polski delegacja sfer gospodarczych Anglji w związku z toczącemi się rokowaniami o traktat handlowy.

W ostatnim roku nasza ekspansja gospodarcza przesunęła się już wybitnie z rynków środkowej Europy zupełnie na Zachód.

Nasze obroty gospodarcze z Wielką Brytanją okazały dodatnie saldo na naszą korzyść w wysokości 101 miljonów złotych co stanowi 75 proc. nadwyżki bilansu handlowego w roku 1933 (132 miljonów złotych.)

W tych warunkach rokowania handlowe będą toczyły się z wielką ostrożnością, ponieważ strona angielska domagać się będzie ustępstw wszelkiego rodzaju na tle wzmożenia wywozu brytyjskiego do Polski.

Polska należy obecnie do jednego z większych odbiorców śledzi solonych angielskich, zwłaszcza po wojnie, kiedy to obszerny rynek rosyjski nie wchodzi prawie w rachubę dla tego towaru.

Zachodzi jednak ciekawe zjawisko, stałego, systematycznego spadku wywozu angielskich śledzi do Polski na korzyść śledzi pochodzących z Norwegji i Islandji.

Gdy jeszcze w roku 1930 pozycja angielska zajmuje 90 proc. importu śledzi solonych do Polski, to w roku 1933 spada do 60 proc. wypierana przez śledzie inne.

Biorąc pod uwagę statystykę W. M. Gdańska, dzierżącego do niedawna monopol pośredniczenia w sprzedaży śledzi solonych do Polski, widzimy wyżej poruszone zjawisko zupełnie dobitnie podkreślone.

I tak w roku 1932 na ogólny przywóz śledzi przez Gdańsk w ilości 50 miljonów kg, na Anglję przypada 39 miljonów kg, czyli około 78 proc., a na Norwegję 3 miljony kg, czyli 7 proc. Ale już w roku następn. 1933 na całkowity dowóz śledzi solonych przez Gdańsk 36 miljonów kg, na Anglję wypada 25 miljonów, czyli 70 proc., a na Norwegję 5 miljonów kg, a więc 15 proc.

Śledź solony angielski jest wypierany przez towar innego pochodzenia, nasuwa się więc pytanie — jakie są ku temu przyczyny i czy są możliwości wzmożenia importu śledzi solonych z Anglji?

Rynek polski do czasów kryzysu był odbiorcą najlepszych gatunków śledzi solonych z Anglji, czyli gatunków najdroższych. W tych to tłustych latach pośrednik monopolowy w Gdańsku zarabiał na jednej beczce drogiego gatunku w niektórych wypadkach od 40 do 80 złotych. Drogo Polskę kosztowało pośrednictwo firm gdańskich. Dziś firmy importu śledzia solonego osiedlone na terenie Gdyni muszą zadowolić się minimalnym zyskiem jednego do kilku złotych na beczce. To proste porównanie może nam dużo powiedzieć o tak gwałtownym spadku wywozu śledzi angielskich do Polski.

Dostawca konserwatywny w Anglji nie znał Polski jako rynku faktycznego zbytu dla śledzi angielskich, bo dla niego istniał jedynie pośrednik w Gdańsku. W statystykach oficjalnych Anglji zawsze Gdańsk figuruje jako odbiorca śledzi angielskich. A kiedy nadszedł czas kryzysu to pośrednik w Gdańsku nie potrafił i nie chciał zastosować się do zmienionej sytuacji, gdy należało zadowolić się małym zyskiem, wolał więc mało tych śledzi sprzedawać i wolał wprowadzać na rynek polski tanie śledzie norweskie i islandzkie.

Angielskie sfery zainteresowane nie chciały jakoś zbadać bliżej tej sytuacji, nie chciały zetknąć się bliżej i zapoznać odbiorcę polskiego, bo to zawsze wygodniej posługiwać się staremi metodami i mieć do czynienia z dawnym pośrednikiem w Gdańsku. Bo rzecz jasna, że należało w kryzysie szukać wszelkich sposobów obniżenia cen za wysokich stanowczo na zmienione warunki konjunkturalne, a pierwszym krokiem powinno było być dla Anglji usunięcie drogiego pośrednika gdańskiego i wejście w kontakt handlowy bezpośrednio z odbiorcą w Polsce.

Pośrednicy w Gdańsku widząc powstającą Gdynię, widząc dążność polskiego kupca do nawiązania bezpośrednich stosunków z zagranicą robili wszystko, aby tym dążnościom zapobiec. Jeszcze w roku 1933 mieliśmy do czynienia z niemożliwością dostawy drobnych partyj śledzi solonych z Anglji do Gdyni czy Gdańska dla kupca polskiego, ponieważ importerzy z Gdańska wymogli na dostawcach w Anglji, aby do zbiorowych ładunków nie przyjmować partji śledzi dla bezpośredniego odbiorcy polskiego. Nieliczne były wypadki gdy udawało się otrzymywać drobne ładunki śledzi.

Jeszcze w roku 1933 kupiec polski z Gdyni na swoje zapytania skierowane do Anglji nie otrzymał żadnej odpowiedzi, a tem samem nie mógł nawiązać bezpośredniego kontaktu gospodarczego z dostawcą śledzi solonych, a fakty te spowodowali pośrednicy

w Gdańsku, obawiając się upadku ich hegemonji w dziedzinie zaopatrywania Polski w śledzie solone.

Tu leżą więc te zasadnicze przyczyny spadku importu śledzi solonych z Anglji.

A jeżeli dodamy do tego usiłowania naszych dostawców śledzia z innych krajów: Norwegów, Duńczyków, Islandczyków, którzy często odwiedzali odbiorców w Polsce, starając się zbadać wymagania polskiego rynku, oferując ceny, przystosowane do kryzysu, i przeciwstawimy to zupełnej obojętności na te sprawy dostawców angielskich, którzy poza Gdańskiem, jako pośrednikiem, nie znają bezpośrednich polskich odbiorców bo się z nimi nigdy nie stykali, to zobaczymy jeszcze wyraźniej, gdzie leżą przyczyny spadku śledzi angielskich na rynku polskim.

Nie odpowiada prawdzie jakoby organizacja własnych polskich połowów śledzi na Morzu Północnem przyczyniła się do spadku zbytu angielskich śledzi. Bo z naturalnych już warunków (mała ilość rybaków i znikome wybrzeże) polskie połowy śledzi stanowić będą tylko mały procent zapotrzebowania krajowego w czasach normalnych (bezkryzysowych).

I jest tylko wielką szkodą dla Anglji, że nie bierze udziału w organizacji polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem i że dała się tutaj Anglja wyprzedzić inicjatywie holenderskich przedsiębiorców. Współdziałanie przedsiębiorców angielskich w organizacji polskich połowów śledziowych zapewni tylko stały rynek dla śledzia angielskiego. Bo zdarzyć się może, że dzięki systematycznej akcji Norwegji i Islandji te właśnie gatunki dużych śledzi zaprowadzą się na polskim rynku.

Również obecnie cło na śledzie solone nie jest za wysokie dla śledzi angielskich, bo przy bezpośrednim kontakcie z odbiorcą polskim i unikaniu pośrednictwa drogiego cena rynkowa tych śledzi będzie odpowiadała sile nabywczej polskiego konsumenta. Dostawca angielski trzyma dotychczas za wysokie ceny na śledzie i zniżka funta angielskiego nie odbiła się w odpowiednim stopniu na obniżenie cen na angielskie śledzie. —

Pamiętać powinni Anglicy, że kupiec polski żywiołowo dąży do własnego portu w Gdyni, że kupiec polski żywiołowo dąży do bezpośredniego nawiązania kontaktu z zagranicą, że w Gdyni znajdują się doskonałe warunki dla importu śledzi i angielskie inwestycje na tym terenie mogą tylko przyczynić się do wzmożenia ich importu śledzi solonych na rynek polski.

(—) Bronisław Sotkowski
kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

K R O N I K A

— REKORDOWY MIESIĄC POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W LUTYM 1934 ROKU.

Miesiąc luty przyniósł nam nienotowany w rybołówstwie wzrost połowu chociaż to jest najkrótszy miesiąc roku, a ilość dni połowu nie przekroczyła 20 wyjazdów na morze.

Ogółem złowiono w lutym 2.097.670 kg. ryb morskich o wartości 281.123 zł. Spadek wartości połowu tłumaczyć należy zniżką cen na masowo poławiane szproty.

Podział ilościowy w kg. na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: (w nawiasie podana cena w zł za jeden kg ryby.) Szproty 1.991.000 kg (0,10 zł), śledziki 77.650 kg (0,40 zł, dorsze 17.120 kg (0,40 zł), łososie duże 7.510 kg (4,80 zł), spadek cen na łososie spowodował również obniżkę wartości miesięcznych połowów. Łosoś mały—mielnica 260 kg (2,40 zł), troć 650 kg (5 zł), węgorze 1.480 kg (1,40 zł), flądry 850 kg (0,50 zł), sieja 140 kg (1 60 zł), szczupaki 830 kg (1,60 zł), okonie 180 kg (0,80 zł).

Poszczególne miejscowości wybrzeża łowiły: Hel 1.050.320 kg, Gdynia 621,130 kg, od Jastarni do Wielkiej Wsi 393,480 kg, od Chłapowa do Karwi 8.990 kg nad Zatoką od Pucka do Obłuża 22.650 kg. Tylko miejscowości posiadające porty rybackie i kutry motorowe mają decydujące znaczenie w połowie ryb morskich, inne natomiast skazane są na marne bytowanie, nie pokrywające nawet strat w narzędziach połowu.

Przy sprzedaży ryb morskich okazuje się dalszy zanik Gdańska jako odbiorcy naszych połowów: Gdańsk odebrał 39.140 kg — 18.059 zł, wędzarnie na wybrzeżu: 1.297.500 kg — 135.400 zł, sprzedaż na rynku miejscowym i wysyłka do kraju 761,030 kg — 127.664 zł.

— OŻYWIONY RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI W LUTYM 1934 R.

Port rybacki w Gdyni staje się w sezonie zimowym bardzo ruchliwym ośrodkiem handlowo-przemysłowym.

Ponieważ połów rybaków morskich w Gdyni wyniósł tylko 621 ton ryb, nie był on w stanie pokryć zapotrzebowania gdyż ogółem przywieziono z polskich połowów do Gdyni aż 969 ton ryb na 421 kutrach rybackich w ciągu 20 dni w miesiącu (na rybaków z Helu przypada z tego 106 kutrów i 347 ton ryb.) Cena płacona rybakom spadła z 12 zł na 10 zł za sto kilo szprotów. Większość ryb przerobiono w wędzarniach portu rybackiego, resztę sprzedano handlarzom pomorskim i wysłano wagonami do kraju.

Import ryby zagranicznej dostarczyły statki w ilości 15 z czego 3 z Anglji ze śledziami solonemi, 9 z Norwegji ze śledziami solonemi — świeżemi w lodzie i zamrożonemi, 1 kuter ze Szwecji ze śledzikami w lodzie, 1 kuter z Danji z dorszami w lodzie, oraz jeden statek Żeglugi Polskiej ze śledziami solonemi polskich połowów z Holandji.

Ogółem dowóz ryb zagranicznych do Magazynów i Chłodni Rybnej w porcie rybackim wyniósł w lutym 2.892.120 kg z tego przypada na: *śledzie solone importowane 1.385.000 kg;* (691.000 kg. norweskie, 670.000 kg angielskie — yarmudzkie, islandzkie 24.000 kg); *śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem 448.000 kg; norweskie śledzie świeże w lodzie 460.000 kg;* śledzie zamrożone 510.000 kg, szweckie śledziki w lodzie 53.000 kg, dorsze z Danji w lodzie 5.000 kg, norweskie dorsze w lodzie 3.000 kg, dorsze zamrożone 8.000 kg, dorsze suszone — sztokfisz 120 kg, mączka rybna z Norwegji 20.000 kg.

Wysłano z portu rybackiego w Gdyni ogółem 257 wagonów z rybami w miesiącu lutym. Śledzi solonych w beczkach wysłano 158 wagonów z czego do kraju śledzi importowanych 104 wagonów, śledzi polskich połowów 44 wagonów, tranzyt do Rumunji 10 wagonów, śledzi świeżych w lodzie i zamrożonych importowanych wysłano 44 wagonów, szprotów polskich 31 wagonów w lodzie, szprotów wędzonych 24 wagonów.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon			7. 3.	—	10. 3.
Śląsk	6. 3.	10. 3.	14. 3.	—	17. 3.
Posiedon	13. 3.	17. 3.	21. 3.	—	24. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 12./13. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	5. 3.	10. 3.	17. 3.
Minos	12. 3.	14. 3.	17. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7./8. 3. —z Gdańska 10. 3.
s/s J. C. Jacibsen — z Gdyni 15. 3. -- z Gdańska 17. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 13. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Erna — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 29. 3.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 9. 3. — z Gdańska 8. 3.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 10. 3. — z Gdańska 15. 3.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 23. 3. — z Gdańska 22. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 10. 3.
s/s Ursa — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 24. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kristiansand, Stavangers Haugesund — Bergen

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Luna — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Luna — z Gdyni 31. 3. — z Gdańska 30. 3.

Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja) Islandji i wysp Färö.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — z Gdańska 13. 3.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6—8. 3. — z Gdańska 8—10. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — Gdańska 13. 3.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 10. 3. — z Gdańska ca. 8. 3.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 10. 3. s/s Minos — z Gdańska 14. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 3. s/s Little Evy — z Gdyni 18. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	7. 3.	10. 3.	13. 3.
Sylt	10. 3.	13. 3.	17. 3.
Alice	14. 3.	17. 3.	20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	6. 3.	7. 3.	12. 3.
s/s Tczew	16. 3.	17. 3.	21. 3.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 3. — z Gdańska 9. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	3. 3.	6. 3.	12. 3.	14. 3.
Oskar Friedrich		10. 3.	15. 3.	17. 3.
Jupiter		13. 3.	19. 3.	21. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	6. 3.	9. 3.	14. 3.
Tczew	13. 3.	16. 3.	23. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 14. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 4. 3. — z Gdańska 7. 3.
s/s Rhea — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 14. 3.
s/s Ajeux — z Gdyni 18./19. 3. — z Gdańska 21. 3.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 13. 3. — z Gdyni 15. 3.
s/s Premjer — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 29. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 22. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 7. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 14. 3. — z Gdyni 15. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 21. 3. — z Gdyni 22. 3.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 9./10. 3.
s/s Haarlem — z Gdyni 16./17. 3.
s/s Majorca — z Gdyni 23./24. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 26. 2.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 16. 3. — z Gdańska 16./19. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Sualand — z Gdyni 14. 3. — z Gdańska 16. 3.
m/s Blaland — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 19. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 9. 3. s/s Argosy — z Gdyni 17. 3.

s/s Scanmail — z Gdyni 23. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdańska ca 10. 3. — z Gdyni ca 10. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Machaon — z Gdyni 31. 3. s/s City of Eastbourne — z Gdyni 10. 3

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 17. 3. m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

Cape Town, Fremantle. Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — z Gdyni 3. 3.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail 2. 3.	28. 2.	16. 3.
s/s Scanpenn 10. 3.		s/s Scanpenn 24. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 16. 3.	s/s Kościuszko 8. 3
	s/s Pułaski 28. 3.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 18. 3.	s/s Kościuszko 8. 3.
	s/s Pułaski 28. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon			7. 3.	—	10. 3.
s/s Śląsk	6. 3.	10. 3.	14. 3.	—	17. 3.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Hinrich	7. 3.	10. 3.	13. 3.
s/s Sylt	10. 3.	13. 3.	17. 3.
s/s Alice	14. 3.	17. 3.	20. 3.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 10. 3. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 3.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Wutt	3. 3.	6. 3.	12. 3.	14. 3.
Oscar Friedrich	—	10. 3.	15. 3.	17. 3.
Jupiter	—	13. 3.	19. 3.	21. 3.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 9. 3. z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 3
z Antwerpji — s/s Tczew 23. 3.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	1. 3.	5. 3.	7. 3.	10. 3.
Minos	8. 3.	12. 3.	14. 3.	17. 3.
Irene	15. 3.	19. 3.	21. 3.	24. 3.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	8. 3.	11. 3.	13. 3.
s/s Premjer	22. 3.	25. 3.	27. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	15. 3.	19. 3.	20. 3.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	8. 3.	11. 3.	14. 3.
s/s Lwów	15. 3.	18. 3.	21. 3.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
s/s Tugela	20. 1.	29. 1.	5. 2.		10. 3.
m/s Stureholm		17. 1.	30. 1.		8. 3.
m/s Troleholm		8. 2.	15. 2.	21. 2.	20. 3.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdyni a/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Bore VIII	12. 2.	14. 2.	16. 2.	15. 3.	17. 3.
par. Heracles	5. 3.	7. 3.	10. 3.	9. 4.	11.4.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Norland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	3. 3.	—	30. 3.
s/s Roland			4. 3.		10. 3.			3. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Marsylja	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Gdynia—Gdańsk
par. Calabria	—	10. 2.	—	—	16. 2.	17. 2.	20. 2.	10. 3.
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	—	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 15. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.